

## 36 原子力災害対策について

【内閣府、外務省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、原子力規制委員会】

### 【提案・要望の具体的内容】

(原子力発電施設の災害対策について)

- 1 地域住民の意見が反映できる体制を責任を持って構築すること
- 2 県域を越えた広域的避難対策として、避難道路の整備や住民避難のための港湾整備に対する支援を行うこと
- 3 原子力防災対策に必要な資機材等の配備を行なうこと
- 4 原子力災害対策施設等整備費補助金の継続及び拡大を行うこと
- 5 玄海原子力発電所運転再開前に地域住民に対し説明を行なうこと
- 6 原子力安全協定の位置づけを明確化すること

(福島原発事故の影響について)

- 7 本県からの農林水産物等の輸出に関し、諸外国での輸入規制の長期化や過剰な規制を解消するため、国は関係国へ規制緩和等の働きかけを強化すること

(原子力艦の災害対策について)

- 8 応急対応範囲の見直しを行なうこと
- 9 防災対策に必要な資機材等の配備を行なうこと
- 10 原子力艦の防災訓練に米軍も参加すること
- 11 西海市にモニタリングポストを設置すること



## 【1 地域住民の意見が反映できる体制の構築について】

### ○地域住民の意見が反映できる体制の構築とは

エネルギーの安定的な確保は国の責務であると考えます。UPZに含まれる地域の住民は、放射線に対する不安を常に抱えながら生活していかなければならず、地域住民の理解を得ることなく原子力施策は推進できません。

このため、常日頃から地域住民の意見を反映できる場が必要であり、これら意見を勘案のうえ、国が責任を持って運転再開等の判断を行う体制を構築することを望みます。

## 【2 県域を越えた広域的避難対策に対する支援について】

### ○県域を越えた広域的避難対策とは

県及び市町が地域防災計画を策定するにあたっては、避難対策の確立が必要であり、避難にあたっては原子力発電所から短時間に効果的に逃げるのが基本となります。

この際に考慮すべきこととして、県境を越えての避難、特に自動車での避難や島民の県外への船舶による避難等が生じますが、避難時間の推計を行った結果、陸路における渋滞や離島の船舶の確保等が課題となることから、避難道路や港湾の整備等への積極的な支援を行うことを望みます。

## 【3 原子力防災対策に必要な資機材等の配備を行なうこと】

### ○原子力防災対策に必要な資機材等の配備とは

長崎県では防災対策を必要とする範囲を30kmに拡大した地域防災計画の見直しを行ないましたが、これに伴い対象住民、防災関係機関及び防災要員が多数に及ぶことから、モニタリングポストを始めとした防災資機材等の整備を望みます。

## 【4 原子力災害対策施設等整備費補助金の継続及び拡大を行うこと】

### ○原子力災害対策施設等整備費補助金の継続及び拡大とは

原子力緊急事態の際、即時避難が容易でない地域（離島等）において、避難行動要支援者等がその場で避難せざるを得ないことを想定し、一定期間、屋内退避ができるよう、特定の施設に放射線防護機能を付加する事業が平成24年度以降、国の補正予算として毎年度施行されています（原子力災害対策施設等整備補助金）。

国は、昨年度、事業の対象となる範囲を原発から半径10km圏内と限定しましたが、本県は離島が多く、時化等により屋内に退避する施設が必要であることから、10km圏外の離島も含めて対象とするよう望みます。また、今後も本事業を継続していただき、多くの住民が放射線防護施設を付加した施設に避難できるよう併せて望みます。

## 【5 玄海原子力発電所運転再開前の地域住民に対する説明について】

### ○運転再開前の地域住民への説明とは

長崎県は、玄海原子力発電所運転再開に関する地元説明会を開催してほしいとの要望を行なっておりますが、経済産業省からは「福島第一原子力発電所事故を受けて事業者を実施を指示した原子力発電所の安全確保策（緊急安全対策、シビアアクシデント対策）の内容及び総合的安全評価の結果等について、国としての見解をまとめた後、住民に対して説明を行いたい」との回答を頂いているところであります。

ひとたび原子力災害が発生した場合は、県民の生命・身体の安全はもとより、県内産業から県民の日常生活に至るまで広い範囲で多大な影響を被ることが懸念されるので、玄海原子力発電所運転再開前には地域住民に対し説明を行なうことを改めて望みます。

## 【6 原子力安全協定の位置づけの明確化について】

### ○原子力安全協定の位置づけの明確化とは

これまで立地自治体と電力事業者が締結していた「原子力発電所の安全確保に関する協定書」いわゆる安全協定の締結には法的根拠はなく、立地自治体と電力事業者との間で、立地の際の信頼関係に基づき締結する紳士協定であるとされていました。

原子力発電所における平常時・異常時における通報等は、地域住民の安全確保のため、立地自治体のみならず隣接自治体等にも必要とされる情報であり、隣接自治体等においても、立地自治体と同じ内容の協定が締結される必要があります。

このようなことから、安全協定のあり方を検証し、法制化を含めた安全規制上の位置づけを明確化するよう望みます。

## 【7 規制緩和等の働きかけ強化について】

### ○本県からの農林水産物等の輸出に関し、諸外国での輸入規制の長期化や過剰な規制を解消するため、国は関係国へ規制緩和等の働きかけを強化とは

日本からの海外への水産物輸出は、福島第一原子力発電所事故に関連し、諸外国・地域の規制措置が強化され、中国政府からは「放射性物質検査合格証明書」及び「原産地証明書」の添付が求められています。長崎市（株）の鮮魚輸出は平成23年5月31日から再開されましたが、県・長崎市では毎回の放射能検査や証明書の発行手続などの負担が生じており、規制の緩和が望まれます。韓国では本県産水産物から放射性物質が不検出である実績などから、放射能検査が省略されたことやEUなどでも日本産食品に対する規制を緩和しており、中国においても、中国と共通の漁場である東シナ海で本県水産物は漁獲されていることから、原産地証明のみで輸出が可能となるよう規制緩和を強く望むものです。

日本産農林水産物等に関する輸入規制が強化・長期化されないよう、また、規制が緩和されるよう、関係国等への働きかけを強化し、客観的データ等に基づく信頼度の高い情報の発信力強化など、海外消費者等に向けた風評の払拭策強化を要望します。

## 【8 応急対応範囲の見直しについて】

### ○応急対応範囲の見直しとは

原子力発電所における災害対策については国が見直しを行っておりますが、原子力艦の応急対応範囲については、国において未だ検討されておりません。福島第一原子力発電所事故における知見を踏まえ、原子力艦の災害対策においても応急対応範囲の見直しが必要であることから、国において早急に検討されるよう望みます。

## 【9 防災対策に必要な資機材等の配備について】

### ○防災対策に必要な資機材の整備とは

原子力艦の災害対策に備え、地域住民、防災関係機関及び防災要員等の活動に必要な防護服等の防災資機材について、国による整備を望みます。

## 【10 原子力艦の防災訓練に米軍が参加することについて】

### ○原子力艦の防災訓練に米軍が参加することとは

佐世保市では、原子力潜水艦が佐世保港内の赤崎岸壁に停泊中、異常な放射能値を検出したとの想定で、防災訓練を平成14年度から毎年度実施しておりますが、原子力潜水艦を所有する米軍は訓練に参加していません。

原子力艦の防災訓練を実効性あるものとするため、米軍の訓練参加を強く望みます。



【11 西海市にモニタリングポストを設置することについて】

○原子力艦の放射線監視のため、西海市にモニタリングポストを設置することとは

国は、原子力艦の寄港にあたって放射線量を計測するため、佐世保市内にモニタリングポストを7箇所設置していますが、緊急時に素早く対応することができる佐世保港の入口側にはモニタリングポストが設置されていません。このため、西海市寄船地区及び横瀬地区にモニタリングポストを設置することを望みます。



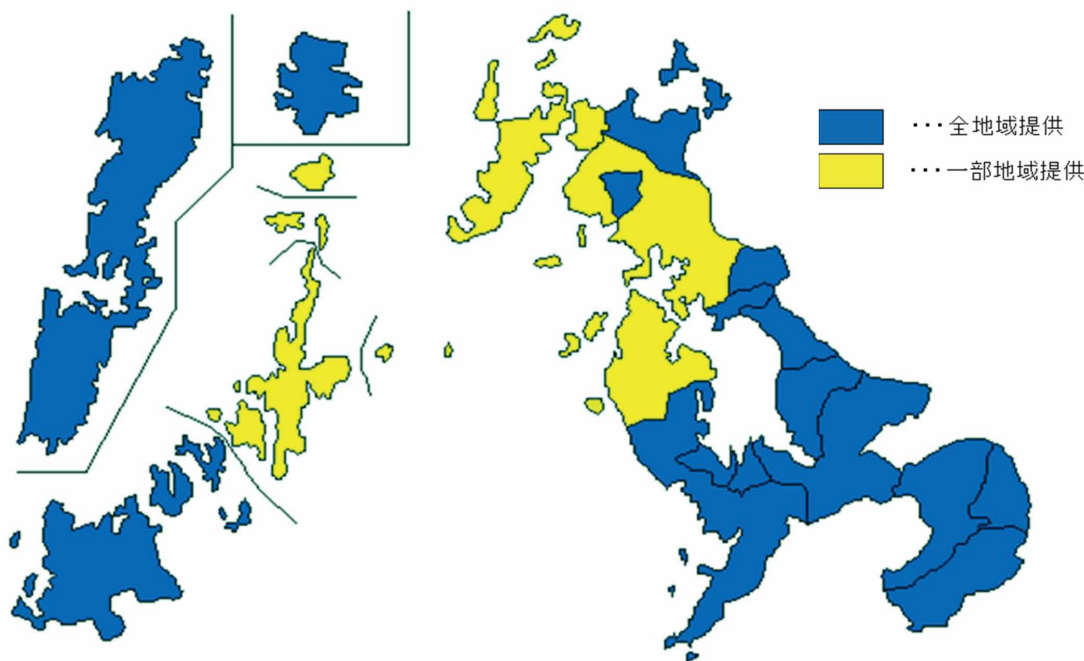
## 37 高度情報化施策の推進について

【総務省】

### 【提案・要望の具体的内容】

- 1 超高速ブロードバンド環境の実現について  
条件不利地域における超高速ブロードバンド環境を実現するため、投資インセンティブとして電気通信事業者が行うサービス提供に必要な設備投資への直接的な財政支援制度を創設すること
- 2 ブロードバンドサービス等の安定的な確保について  
条件不利地域においてもブロードバンドや携帯電話等のサービスが安定的に確保されるための支援施策を創設すること  
また、市町が整備した情報通信基盤の維持管理及び更新に対する支援施策の創設並びに公共アプリケーション導入に対する財政支援を拡充すること
- 3 地上デジタル放送移行に伴う難視聴対策について  
地上デジタル放送移行に伴う難視聴対策としての共聴施設の設置に係る維持管理等における住民の負担軽減を図るための新たな支援制度の創設を検討すること、また、フェージングの解決に向けた検討を行うこと

### 県内における超高速ブロードバンド環境



#### 【超高速ブロードバンド世帯カバー率】

長崎県: 99.8% (全国: 99.9%)

※平成26年3月末現在

※超高速ブロードバンド: FTTH、LTE、下り30Mbps以上のケーブルインターネット等  
(総務省)

### 【1 超高速ブロードバンド環境の実現について】

#### ○電気通信事業者への直接的な財政支援制度の創設とは

- ・地域づくりや県民の利便性向上の観点から、超高速ブロードバンド環境の整備が課題となっておりますが、初期投資及び整備後の維持管理に多額の費用が必要であり、投資採算性の問題から、電気通信事業者による自主的な基盤整備が進まない状況にあります。
- ・超高速ブロードバンドサービスについては、将来的なサービス継続の観点から、運用にノウハウを持つ電気通信事業者の投資インセンティブを高め、整備を促進するための支援制度の創設を望みます。

### 【2 ブロードバンドサービス等の安定的な確保について】

#### ○ブロードバンドや携帯電話等のサービスが安定的に確保されるための支援施策の創設とは

- ・ランニングコスト等整備後の維持管理の問題から、携帯電話基地局の整備が進まない地域が存在するとともに、ブロードバンドやケーブルテレビ等も含めて既に整備された地域においても、その維持が危惧されています。
- ・携帯電話不感エリアの整備促進とブロードバンドや携帯電話等の安定的なサービス提供を維持し、地域間格差を是正するため、ユニバーサルサービスを含めた支援施策の創設を望みます。

#### ○市町が整備した情報通信基盤の維持管理及び更新に対する支援施策の創設、並びに公共アプリケーション導入に対する財政支援を拡充とは

- ・電気通信事業者による自主的な基盤整備が進まない条件不利地域を有する市町では、厳しい財政状況の中で情報通信基盤（超高速ブロードバンド網、携帯電話基地局、ケーブルテレビ等）を整備しているところですが、更に完成後の管理・運営及び機器の更新等に多大な経費が継続的に発生し、財政への過度の負担となる恐れがあることから、維持管理及び更新に要する経費について、ユニバーサルサービスを含めた支援施策の創設を望みます。
- また、情報通信基盤の整備については、ソフトウェアも一体として整備・運用する必要があることから、地域情報化を推進するためにも公共アプリケーションソフト導入等のソフト事業への財政支援の拡充を望みます。

### 【3 地上デジタル放送移行に伴う難視聴対策について】

#### ○住民の負担軽減を図るための新たな支援制度の創設とは

- ・地上デジタル放送の受信が困難な地区では維持管理組合を結成し、共聴施設を設置しているところですが、今後、過疎や高齢化等に伴う構成世帯数の減少が想定され、各世帯の負担が大きくなることが懸念されます。
- ・共聴施設の維持管理費やケーブルテレビの利用料等が住民の負担となっているため、住民負担の軽減を図るための支援制度の創設を望みます。
- また、維持管理費を市町が支援する場合は、地方財政措置を講じることを望みます。

#### ○フェージングの解決に向けた検討とは

- ・地上デジタル放送移行に伴い海上電波を受信している離島や沿岸部では、春先から秋にかけてフェージングが発生し、安定したテレビ視聴が困難な状況にあります。
- ・フェージングは気象条件による受信障害であり、確実な対策が取れず放送事業者も対応に苦慮していることから、フェージングの解決に向けた検討を望みます。



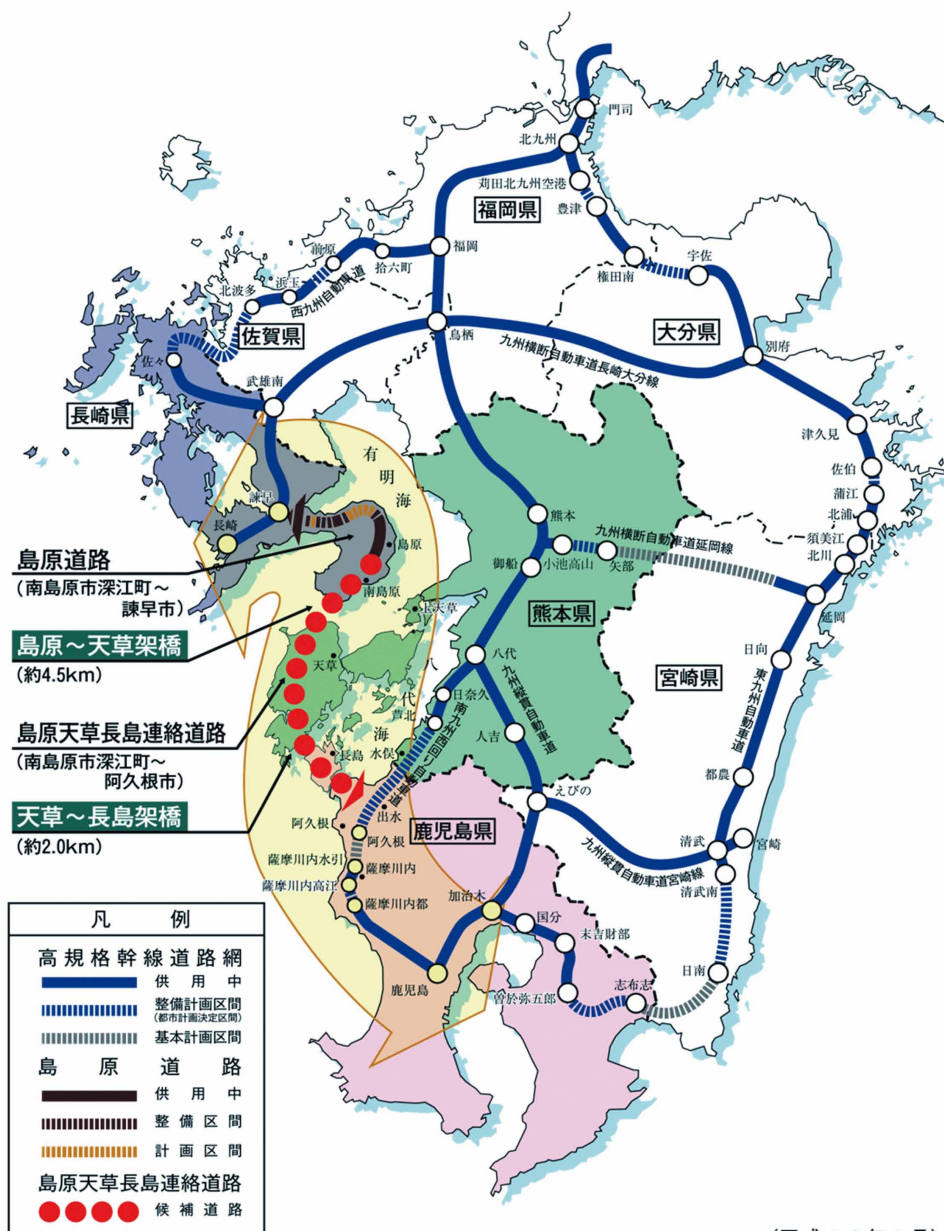
# 38 島原・天草・長島架橋構想の推進について

【国土交通省】

## 【提案・要望の具体的内容】

- 1 ローカルネットワークの形成による地域間連携を推進するため、島原・天草・長島架橋建設に資する調査を再開すること
- 2 島原道路の整備促進と島原天草長島連絡道路の具体化に向けた検討を実施すること

### 島原・天草・長島架橋構想、九州西岸軸構想



(平成26年9月)

**【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。**

- ・ 長崎・熊本・鹿児島3県にわたる九州西岸地域は、豊かな自然環境や地域資源など、大きな開発ポテンシャルを持った地域であり、新しい広域観光ネットワークの形成や、農水産物の供給基地としても大きな発展可能性を有していますが、高速交通体系の未整備や二つの海峡での分断により、地域全体が連携した振興策を進めることが困難な状態にあります。
- ・ このため、島原・天草・長島架橋は、今なお高速交通ネットワークから取り残されているこの地域の一体的な活性化を図るとともに、海に囲まれ行き止まりになっている島原半島の大規模災害時における緊急避難路や復旧・復興支援物資などを輸送する代替路になる「命の道」としても必要な社会基盤整備であります。

以上から、当構想に対する地元の熱意と期待は高く、ローカルネットワークの形成による地方創生に掲げる地域間連携を実現するためにも、国家的プロジェクトとして推進を図る必要があります。

**【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。**

- ・ 島原天草長島連絡道路に関する国の調査が中止されています。  
国土交通省は、平成20年度から個別の架橋プロジェクトに関する調査を中止し、広く一般的な橋梁にも共通する技術研究テーマに限定して行うこととしています。
- ・ 国、地方をあわせた財政状況が悪化するなか、公共工事とりわけ大型プロジェクトの推進には厳しいものがあり、事業の必要性について国民的理解を得ることが必要です。

**【3】本県が望むことは以下のとおりです。**

- 1 島原天草長島連絡道路の一部である島原・天草・長島架橋建設に資する国による調査の再開
  - 2 島原道路（計画路線）の整備促進と島原天草長島連絡道路（候補路線）の具体化に向けた検討の実施
- 架橋建設に資する調査とは
- ①技術調査・自然条件等に関する基礎調査（気象・地形・地質・航行船舶など）  
・ルート、構造等に関する検討（ルート、設計条件、橋種など）
  - ②経済調査・交通需要推計、直接的・間接的な便益の算定など
- 島原道路の整備促進、島原天草長島連絡道路の具体化に向けた検討の実施とは
- 島原・天草・長島地域は今もなお高速交通ネットワークから取り残されており、ジオパークや世界遺産候補などを周遊する新たな広域観光ネットワークを形成するための検討を実施

**【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。**

- ・ 島原道路（南島原市深江町～諫早市）の整備促進による時間短縮効果：90分→40分
- ・ 島原・天草・長島架橋構想及び九州西岸軸構想が実現した場合  
時間短縮効果 現 在：長崎市→鹿児島市 約7時間5分（フェリーと車での最短）  
整備後：                   "                   約3時間20分（約3時間45分の短縮）
- ・ 災害時や緊急時における代替道路や複数のアクセスルートが確保されます。



## 39 地域公共交通確保維持改善のための制度の充実等について

【国土交通省】

### 【提案・要望の具体的内容】

- 1 「地域公共交通確保維持改善事業」の各種補助事業が実施されるにあたり、国において十分に予算を確保し、県・市町の財政負担が増加することがないように支援制度の充実を図ること
- 2 地域公共交通の確保維持改善のため、以下のとおり制度の拡充等を図ること
  - (1) 離島航空路の確保・維持について
    - ・ 離島航空路線運航費等補助金の算出方法の見直し
    - ・ 離島住民運賃割引補助の実効性ある運用への改善
    - ・ 地方自治体を実施する離島航空路線支援への地方交付税措置の拡充
    - ・ 機体購入費補助対象の拡大（リース方式の対象化等）
    - ・ 航空機燃料税の軽減措置の継続拡充
    - ・ 航行援助施設利用料の料金区分の見直し
  - (2) 離島・半島航路の確保・維持について
    - ・ 離島航路運営費等補助金の算出方法の見直し
    - ・ 離島住民運賃割引補助の実効性ある運用への改善
    - ・ 本土と離島を結ぶ基幹航路及び有明海航路への公的支援のための継続的な予算の確保
    - ・ 離島と本土を結ぶジェットfoil更新促進に向けた建造（更新）費の抑制
    - ・ 離島の生活物資等の搬送に係る貨物航路の維持存続のための支援制度の創設
  - (3) 第三セクター鉄道並びに地方民営鉄道の施設整備及び確保・維持について
    - ・ 地域協議会で策定する生活交通確保維持改善計画に従って計画的に実施される施設整備の確実な事業採択及び補助率どおりの補助金交付
    - ・ 地域公共交通バリア解消促進等事業における車両設備など設備等整備の補助率の引き上げ
    - ・ 同事業における自治体負担に対する財源措置の強化及び事業者に対する運営費補助制度や鉄道運営助成基金への自治体負担に対する財源措置の創設
    - ・ 第三セクター鉄道等事業者に対する運営費補助制度の創設
  - (4) 生活交通（乗合バス等）の確保・維持について
    - ・ 地域間幹線系統補助のさらなる要件緩和
    - ・ 地域内フィーダー系統補助制度について、市町が平成22年度以前から行っている系統についても補助対象とすること

(5) 地域公共交通ネットワークの再構築に向けた支援について

- ・地域公共交通活性化再生法に基づく計画の実施に対する支援措置の拡充・期間延長

(6) 燃油価格高騰対策について

- ・輸送事業の燃油費高騰に対する支援制度の創設



長崎県内の離島航空路線を運航しているダッシュ 8



国の交付金を活用した新船建造支援  
(福江～青方～博多航路 フェリー「太古」)



第三セクター鉄道（松浦鉄道）



地域間幹線系統を運航している乗合バス

【1 「地域公共交通確保維持改善事業」の各種補助事業が実施されるにあたり、県・市町の財政負担が増加することがないように支援制度の充実を図ることについて】

○県・市町の財政負担が増加することのないよう支援制度の充実を図ることとは

「地域公共交通確保維持改善事業」では、陸上交通、離島航路及び離島航空路について、生活交通確保維持改善計画に基づき、事前算定方式により運行（航）欠損額に対する助成が行われているところですが、輸送人員の減少等により補助金額が拡大していることから必要な予算を確保するとともに、燃油価格の高騰や突発的な修繕等により計画以上に欠損額が増加することがあることから、事業者や地方公共団体の負担とならないよう実績を踏まえた支援の実施を望みます。

また、地域公共交通活性化再生法に基づく計画策定を支援する地域公共交通調査事業・地域公共交通再編調査事業についても、計画策定に向けた動きが今後活発化しうることから、十分な予算の確保を望みます。

## 【2 地域公共交通の確保維持改善のため、以下のとおり制度の拡充等を図ることについて】

### (1) 離島航空路の確保・維持について

#### ○離島航空路線運航費等補助金の算出方法の見直しとは

離島航空路線運営費等補助金は、実績収支差見込額と標準損失額のいずれか低い額に1/2を乗じて算出されますが、標準損失額の算定基礎となる標準単価が実単価より低いことなどから、実績収支差とは大きく差が出てくることとなります。航空路線の維持存続を図るためには実際の収支差を基礎として補助する必要があります。

現在は、実績収支差と国と県を合わせた運航欠損額の差額を航空会社が負担することになりますが、燃油の高止まりと円安の影響による費用の増大によりその差額が大きく、航空会社の経営を圧迫しております。今後も安定的に航空路線を維持するためには、国においても実際の収益、費用を基礎として補助金額を算出されることが必要です。特に、輸送量（座席キロあたり）の標準単価のうち、航空燃油費、部品費・乗員訓練費及び整備経費において、実績値による費用による算出を望みます。

また、運航費に係る補助対象路線の要件として、1島につき1路線に限るとされているところですが、離島の実態、県・市町の財政状況、事業者の経営状況等に応じて柔軟に対応することも可能とされるよう望みます。

#### ○離島住民運賃割引補助の実効性のある運用への改善とは

島民運賃割引に係る補助について、地域の先行的な取組により既に26%を超えて割引を実施している場合に当該超過分は補助対象とされていないところですが、割引が拡大できる場合には当該超過分も補助対象額に含めるとともに26%を引き下げるよう望みます。

#### ○地方自治体を実施する離島航空路線支援への地方交付税措置の拡充とは

本県では、平成21年度から新たに「離島航空路線確保対策補助金」として、安全整備や利用率保証の制度を創設しており、国と同額の負担をしている運航費補助と合わせると、県・市で年間1億9千万円を超える負担となり、その軽減が課題となっていることから県の「離島航空路線確保対策補助金」を地方交付税措置の対象とすることを望みます。

#### ○機体購入費補助対象の拡大とは

機体購入費補助対象事業は、航空機及びその部品の購入費となっておりますが、リース方式での機材調達も検討できるよう、補助対象事業を拡大することを望みます。加えて、国の負担割合は費用の45%となっておりますが、沖縄と同様の国の負担（75%）まで拡大することを望みます。

#### ○航空機燃料税の軽減措置の継続拡充とは

航空機燃料税の本則が、引き続き平成26年4月1日から3年間引き下げられることとなり、特定離島航空路線にかかる航空機燃料税が本則の3/4に軽減される特別措置についても延長されましたが、将来においても継続するとともに、本土との交流を図るため、沖縄と同様の軽減措置（1/2）まで拡充することが重要です。

#### ○航行援助施設利用料の料金区分の見直しとは

航行援助施設利用料については、現在、15トン未満が小型航空機と区分され、1機あたり120円の定額制が適用され低廉である一方、15トン以上については1トンあたり950円と大幅に高くなっています。

平成26年4月1日から、15～20トンの小型機材については、1/2の軽減措置が講じられるようになりましたが、採算の厳しい離島航空路線を運航するダッシュ8の機材性能的に可能な範囲（16.5トン）まで小型航空機の料金区分を拡大することが必要です。

## (2) 離島・半島航路の確保・維持について

### ○離島航路運営費等補助金の算出方法の見直しとは

離島航路運営費等補助金は、実績収支差見込額に効率化係数を乗じた1/2を基礎として算出されますが、効率化係数は標準収支差をもとに算出されるため、実績収支差とは大きく差が出てくることとなります。航路維持存続を図るためには実際の収支差を基礎として補助する必要があります。現在は、実績収支差と国の運航欠損額の差額等を県と市町で補助しておりますが、年々負担が大きくなっており、今後も安定的に航路を維持するためには、国においても実際の収益、費用を基礎として補助金額を算出されることが必要です。

特に、距離帯別標準キロあたり賃率の距離帯区分の細分化、燃料潤滑油費、船員費、船舶の減価償却費の実績値による費用算出を望みます。

### ○離島住民運賃割引補助の実効性ある運用への改善とは

平成23年度に創設された離島住民運賃割引補助は、航路寄港地の陸上交通運賃のうち、最も運賃水準の高い運賃までを割引限度としていますが、離島地域の陸上交通の運賃水準が高く、航路の全部又は一部の区間が割引対象にならない航路が多数あります。つきましては、より一層、離島住民の移動環境改善を図るため、本土地域の陸上交通運賃と同等の運賃までの割引を限度とされることを望みます。

また、島民運賃割引に係る補助について、地域の先行的な取組により割引を実施している場合には当該先行実施に係る割引は、補助対象とされていないところですが、このような事例においても補助対象に含めるよう望みます。

### ○離島基幹航路及び有明海航路への公的支援のための継続的な予算の確保とは

本県では、航路は海の国道であるとの観点から社会資本整備総合交付金を活用して、老朽船舶更新や長寿命化に要する経費を補助することにより、運賃低廉化に取り組んでいます。

今後も引き続き公的支援が可能となるよう必要な予算の確保を望みます。

### ○離島と本土を結ぶジェットフォイル更新促進に向けた建造（更新）費の抑制とは

本県の離島航路では、現在4隻のジェットフォイルが運航されており、離島と本土を短時間かつ快適に結ぶ海上交通手段として地域に深く浸透しているが、いずれの船舶も建造後25年以上と老朽化しているため、船舶の更新時期にさしかかっている。しかしながら、導入当時と比べると船価が大幅に高騰しているため、経営基盤が脆弱な離島航路事業者のみでは船舶更新が困難なことから、全国のジェットフォイルを計画的に更新することで建造費を抑えるなどの船価低廉化策を講じられることを望みます。

### ○離島の生活物資等の搬送に係る貨物航路の維持存続のための支援制度の創設とは

離島住民の生活を守るためには、旅客定期航路だけでなく、生活物資を搬送する貨物航路の維持存続も重要な課題ですが、近年、本県の離島貨物航路（RORO船）において、燃料の高騰による経営難等により、航路が廃止される事例が相次いでいます。ついては、離島の生活物資を搬送する貨物航路についても、安定的な航路の維持存続を図る支援制度の創設を望みます。

## (3) 第三セクター鉄道並びに地方民営鉄道の施設整備及び確保・維持について

### ○地域協議会で策定する生活交通確保維持改善計画に従って計画的に実施される施設整備の確実な事業採択及び補助率どおりの補助金交付とは

事業の実施にあたっては、協議会において整備の目的・内容・効果、費用負担、整備順位等を議論し、「生活交通確保維持改善計画」を策定し、国土交通大臣に提出する必要があります。鉄道施設は、安全運行を維持するために常にメンテナンスが必要で、鉄道事業者は計画的に施設設備を更新していますが、計画どおりの補助が受けられないと脆弱な地方鉄道事業者では安全整備が遅れ、運行に支障が生じるため、十分な予算措置を講じられることを望みます。



**○地域公共交通バリア解消促進等事業における車両設備など設備等整備の補助率の引き上げとは**

鉄道事業者が行う安全性の向上のための設備等整備への補助率については、平成25年度に公設民営方式による上下分離等への事業構造の変更にかかる事業計画を事業者・市町村等が策定し、国の認定を受けて実施する「鉄道事業再構築事業」を行った場合に限り、1/3から1/2に引き上げられましたが、安全運行維持のためには、老朽化した車両設備や線路設備などの重要施設の整備を優先的に行う必要があり、現行の補助率での実施は、経営が厳しい事業者には大きな負担となっているため、「鉄道事業再構築事業」の実施の有無に係わらず、経営が厳しい事業者が行う設備等の整備について補助率の引き上げを望みます。

**○同事業における自治体負担に対する財源措置の強化及び事業者に対する運営費補助制度や鉄道運営助成基金への自治体負担に対する財源措置の創設とは**

平成25年度から第三セクター鉄道等の施設整備に対して自治体が支援した場合には、30%の交付税措置が講じられていますが、財政力が弱い自治体が支援を行う際には、まだ十分な措置とは言えないため、老朽化が著しい施設の更新を円滑に行うためにも、同事業における自治体負担にかかる財源措置の拡充を望みます。

また、鉄道運営助成基金の造成や経常損失に対する支援への交付税措置についても、第三セクター鉄道等の運行継続のために制度の創設を望みます。

**○第三セクター鉄道等事業者に対する運営費補助制度の創設とは**

生活交通路線を運行する地方バス路線や離島航路については、本事業により欠損補助を行っていますが、第三セクター鉄道等については、大半が経常赤字になっているものの運行欠損は全て事業者や地方自治体が負担しており運行支援制度がありません。

今後も少子・高齢化等によって過疎化が進む地域にあって、鉄道は住民の重要な交通手段であると考えられるため、地方バス路線や離島航路と同様に運営費補助制度の創設を望みます。

**(4) 生活交通（乗合バス等）の確保・維持について**

**○地域間幹線系統補助のさらなる要件緩和とは**

本県の乗合バスの輸送人員はピーク時の約4割まで減少しており、特に人口減少が進む離島地域では輸送量の減少から補助要件の輸送量(15～150人)を下回り、国庫補助対象の路線から外れたことにより、地元自治体の負担が増加するケースも発生しています。

こうした中、国におかれては、平成27年度から地域公共交通再編実施計画の認定を前提とした幹線系統補助の要件緩和を講じられているところですが、その運用にあたっては地域の実態に即したものであることととも、現在の輸送量要件の引き下げ(15～150人→9～150人)などさらなる補助要件の緩和を望みます。

**○地域内フィーダー系統補助制度について、市町が平成22年度以前から支援を行っている系統についても補助対象とすることは**

本事業では、平成23年度以降に公的支援を開始する系統であること等が補助の要件ですが、平成22年度以前から市町が住民の生活交通の確保維持のために支援を行っている系統が多数あり、財政力の弱い市町にとって大きな負担となっています。国におかれては、平成27年度から地域公共交通再編実施計画の認定を前提としたフィーダー系統補助の新規性要件の特例措置が講じられているところですが、平成22年度以前から市町が公的支援を行っている系統についても補助が受けられるように特例措置としてではなく、要件を見直されることを望みます。

## (5) 地域公共交通ネットワークの再構築に向けた支援について

### ○地域公共交通活性化再生法に基づく計画の実施に対する支援措置の拡充・期間延長とは

地域公共交通網形成計画の実施に対する支援について、計画が定める内容を個別ではなく包括的に対象とするよう拡充するとともに、計画策定から最大2年間とされている支援期間を計画期間内まで延長することを望みます。

また、地域公共交通再編実施計画に位置づけられた路線再編等の実施に対する支援について、再編後の路線が持続できるよう、同計画の期間内に限られている補助内容の特例措置を、計画期間後も継続させることを望みます。

## (6) 燃油価格高騰対策について

### ○輸送事業の燃油費高騰に対する支援制度の創設とは

運行（航）欠損額に対する支援制度のない地域鉄道や離島のジェットフォイル航路及び有明海航路等の輸送事業においては、燃油費高騰が続くと、運賃の値上げ（燃油サーチャージの付加を含む）や減便等を余儀なくされ、地域住民等利用者の利便性が大きく損なわれます。このような事態が生じないよう、これらの輸送事業について燃油費高騰に対する支援制度の創設を望みます。

## 40 長崎空港の活用推進について

【国土交通省、法務省、財務省】

### 【提案・要望の具体的内容】

国際定期航空路線の拡充やチャーター便の誘致により、長崎空港を活性化することで、地域経済及び産業の振興を図っていくため、次の措置を講ずること

- 1 長崎空港の24時間運用化及び体制の強化を図ること。それまでの間は、夜間チャーター便の対応等について柔軟な取扱いを図ること
- 2 長崎空港の国際線ターミナルビルの施設拡充を図ること
- 3 幹線以外の地方路線に係る羽田空港の着陸料を平成14年度以前の軽減率に引き下げること



長崎空港

## 【1 長崎空港の24時間運用化及び体制の強化について】

### ○長崎空港の24時間運用化とは

長崎空港は大型航空機の離発着に必要な3,000m滑走路が整備され、騒音問題や気象障害が少ない信頼性と安全性に優れた海上空港であり、直近の高速道インターまで10分足らずの好条件に位置しています。このような長崎空港の特性を活かし、24時間運用化により夜間のチャーター便や貨物便を取り扱うことは地域経済並びに産業の振興に大きく貢献するものと期待されます。

また、海外からの夜間チャーター便運航の要望に対して運用時間の関係上就航できない事例が発生しており、東アジア、東南アジアから地理的優位性のある長崎空港の24時間運用化により、海外からのチャーター便の増加及び定期便の就航など訪日外国人の増加が期待されます。

### ○体制の強化とは

空港の運用時間の延長に伴い、航空管制やC I Q体制の整備が不可欠となります。特に航空管制については、24時間運用化に伴う人員増や施設整備が必要になりますので措置をお願いします。

また、C I Q体制については、関係官署の増員及び常駐化等の空港利用者の利便性が向上するような体制の強化を望みます。

## 【2 長崎空港の国際線ターミナルビルについて】

### ○国際線ターミナルビルの施設拡充とは

国は「訪日外国人3000万人プログラム」の実現に取り組んでおり、そのためには地方空港への国際航空路線増加が不可欠です。本県も同様に、「アジア・国際戦略」を策定してアジアの活力を取り込み経済活性化につなげる取り組みを推進しており、長崎空港において国際航空路線の拡充及び国際チャーター便の誘致に積極的に取り組んでいます。

こうした中で、中国・韓国等からの旅客が大幅に増加しており、今後一層の拡大も期待され、これに的確に対応できる施設・設備は不可欠です。

長崎空港国際線ターミナルビルは国が区分所有するビルですが、保安検査場が狭隘であるためエックス線検査装置、金属探知機等も1台ずつしか設置できず検査に時間を要している状況です。

入国審査についても、大型機材が到着した場合は審査に時間を要した事例も発生しており手続きの迅速化が求められております。

国際線ターミナルビルの施設を拡充し、保安検査場、待合室等の拡大を図るとともに、入国審査ブースの増設など国際線ターミナルビルの拡充を望みます。

## 【3 羽田空港の着陸料について】

### ○幹線以外の地方路線に係る羽田空港の着陸料とは

平成21年7月1日から、長崎空港を出発する便の羽田空港着陸料が4分の3に軽減されましたが、さらなる軽減措置が必要です。

### ○平成14年度以前の軽減率に引き下げとは

平成14年度までは、幹線以外の地方路線に係る羽田空港着陸料が3分の2に軽減されていましたが、今後とも地方路線の維持を図るために、着陸料の引き下げを望みます。

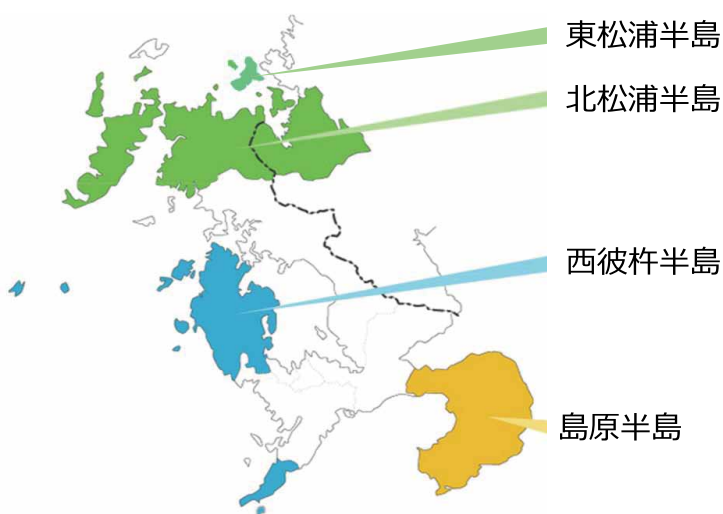
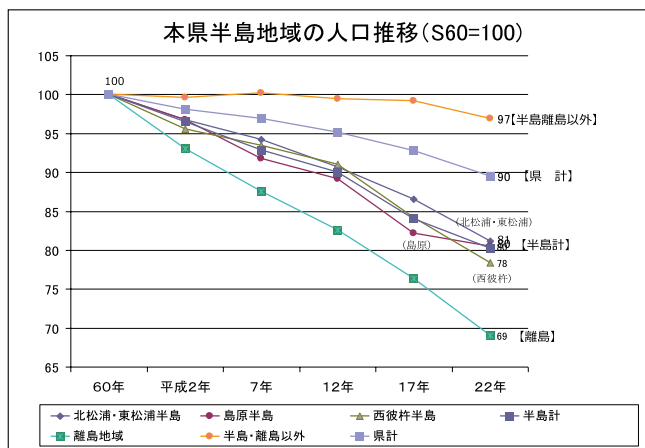
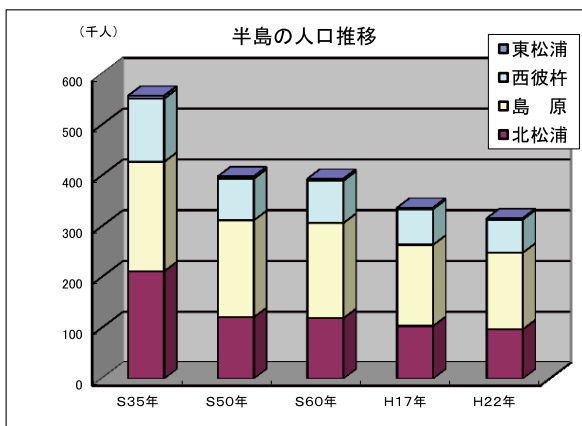


# 41 半島振興対策の充実について

【総務省、農林水産省、国土交通省、文部科学省、厚生労働省、経済産業省、環境省】

## 【提案・要望の具体的内容】

- 1 半島振興計画に基づく事業の円滑な実施及び事業実施のための財政支援措置の充実を図ること
- 2 半島振興におけるあらゆる分野の基盤である道路インフラ整備において、高規格幹線道路（西九州自動車道）の早期完成や地域高規格道路（島原道路・西彼杵道路等）の優先的な整備促進を図ること



**【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。**

半島振興法は、地理的要因から幹線交通体系から離れ、産業基盤や生活環境の整備等において他の地域と比較し低位にある半島地域の振興を図るため、昭和60年に制定されて以来、2度の改正・延長を経て、半島振興施策の充実が図られてきました。

この間、道路網をはじめとする半島地域の社会資本整備は着実に進められ、一定の成果は現れていますが、本県の半島地域においては、基幹産業である農林水産業の衰退等、地域経済の停滞に伴う雇用機会の減少から人口の減少に歯止めがかからず、高齢化が進行し、交通基盤、生活基盤等の整備についても他の本土地域と比較して依然多くの課題を抱えています。

**【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。**

- ・平成27年4月に法の改正・延長が施行されましたが、新法の趣旨を活かした半島振興計画を策定し、半島振興施策を更に推進していく必要があります。
- ・本県は、法の改正・延長に向けて、意見書を作成し、特に喫緊の対応を求める項目として、「法の目的規定の拡充・充実」、「高規格幹線道路及び地域高規格道路等の優先的整備」、「道路整備に関する支援措置の充実」、「新たな財政支援措置」を要望してきましたが、新法においては、高規格幹線道路等の優先的整備は明記されず、道路整備に関する支援措置及び半島地域に特化した新たな財政支援措置は十分ではない状況にあります。

(半島振興道路整備事業債) 防災上必要なものについて、充当率が75%から90%へ嵩上げ(交付税措置率30%は変更なし)となったが、過疎対策事業債(充当率100%、交付税措置率70%)、緊急防災・減災事業債(同上)と比較して依然不利である。

(半島振興広域連携促進事業) 平成27年度当初予算額 100百万円

交流促進、産業振興、定住促進に関して半島地域の事業主体が広域的に連携して取り組むソフト事業に国が支援を行うことになっているが、全国23地域(194市町)に対する支援として十分ではない。

**【3】本県が望むことは以下のとおりです。**

- ・半島振興計画の内容は、今後の半島振興施策に関わる重要なものであるため、計画に基づく事業の優先的な採択を望みます。
- ・半島地域の自立的発展を図っていくため、半島地域が持つ個性豊かな資源を最大限に活用した定住促進に結びつくソフト対策として、半島振興広域連携促進事業費の拡充を望みます。
- ・半島振興道路整備事業債の充当率及び交付税措置率の過疎債並みの引き上げ、半島循環道路等にかかる国庫負担率の嵩上げと、これに対応した事業費の拡充確保を望みます。
- ・高規格幹線道路(西九州自動車道)の早期完成、地域高規格道路(島原道路・西彼杵道路等)の優先的な事業着手、島原天草長島連絡道路の早期実現を含めた半島地域の道路網の整備の更なる促進を望みます。

## 42 アジア各国の短期滞在査証の発給要件緩和等について

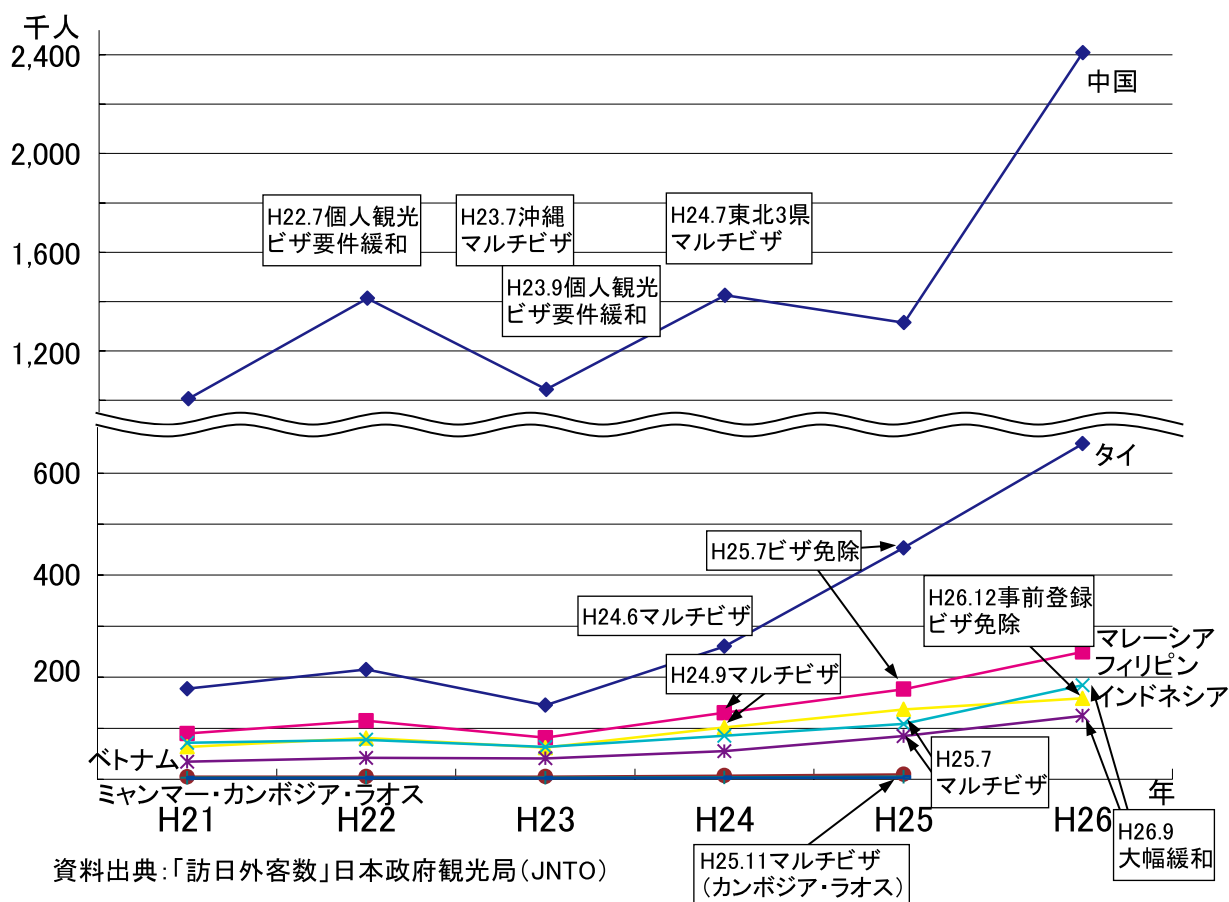
【外務省、国土交通省】

### 【提案・要望の具体的内容】

発展が著しいアジア各国との裾野の広い友好交流関係を深化させるとともに、訪日旅行市場の更なる拡大による地域経済の活性化を図るため、訪日観光に係る査証について、次の措置を講じること

- 1 東南アジア諸国からの観光客に対する査証の発給要件緩和を図ること
- 2 沖縄県及び東北3県を訪問地要件とする中国人個人観光客に対する短期滞在数次査証について、訪問地要件を撤廃すること

アジア9カ国からの訪日外客数の推移



## 【1 東南アジア諸国について】

### ○査証発給要件緩和とは

東南アジア諸国については、タイ及びマレーシア向けのビザ免除が平成25年7月から、カンボジア及びラオス向けの数次ビザ適用が同年11月から、ミャンマー向けの数次ビザ適用が平成26年1月から、フィリピン及びベトナム向けの数次ビザの大幅緩和が同年9月から、インドネシア向けの事前登録制によるビザ免除が同年12月から、実施されてきたところです。

成長著しい東南アジア諸国からの訪日客の増加を図るため、ビザ制度の更なる緩和措置を講じること。また、本県としては特に、世界文化遺産候補「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」を活用した巡礼ツアーの誘致に積極的に取り組んでいることから、アジア有数のキリスト教国であるフィリピンからの訪日観光客についてビザ免除とすることを望みます。

(参考) 東南アジア諸国向けのビザ制度

対象国	ビザの種類	有効期間	滞在期間
フィリピン	数次ビザ	5年間（期間内であれば何回でも訪日可）	30日以内
ベトナム			
カンボジア	数次ビザ	3年間（期間内であれば何回でも訪日可）	15日以内
ラオス			
ミャンマー			
シンガポール	ビザ免除	—	90日以内
マレーシア			
タイ	ビザ免除	—	15日以内
ブルネイ			
インドネシア	事前登録ビザ免除	3年又は旅券の有効期間満了日まで	15日以内

## 【2 中国について】

### ○訪問地要件の撤廃とは

九州各県と中国とは、地理的近接性と草の根レベルに至る様々な交流の歴史を背景に、ビザ制度の緩和が図られれば、これまでになく規模の大きな交流に発展する潜在力を有しています。

中国向けのビザについては、相当の高所得者とその家族に限っては、平成27年1月から、特定の訪問地要件を設けない数次ビザが発給されることとなりましたが、それ以外の者に対しては依然として訪問地要件が残っています。

ビザ免除に向けた段階的な緩和措置として、沖縄県及び東北3県（岩手、宮城、福島）で実施されている個人観光客に対する短期滞在数次ビザの制度について、訪問地要件を撤廃することを望みます。

(参考) 沖縄県における中国人観光客の推移（観光庁：宿泊旅行統計調査参考第1表より）

平成22年	35,780	(前年比伸率 78.6%)
平成23年	69,020	( " 92.9%)
平成24年	125,130	( " 81.3%)
平成25年	143,410	( " 14.6%)



## 43 日韓友好に向けた「朝鮮通信使」の活用について

【外務省、文部科学省、国土交通省】

### 【提案・要望の具体的内容】

日韓友好の歴史的な象徴である「朝鮮通信使」を活用して将来にわたる両国の友好交流関係を構築すること。

- 1 日韓両国の民間団体が連携して朝鮮通信使関連資産のユネスコ記憶遺産登録に向けて積極的に取り組んでいるところであり、この取組を後押しすること
- 2 「朝鮮通信使」を活用した事業等を国家的な事業として位置付け、歴史的に大きな役割を果たしてきた本県やゆかりの全国各地において韓国と共同して開催すること
- 3 観光客誘致の新たな視点として「朝鮮通信使」を日韓共同でアピールし、両国間の相互交流の拡大につなげること

釜山朝鮮通信使まつりでの武士団行列



対馬厳原港まつりでの朝鮮通信使行列



朝鮮国信使絵巻(部分)  
「対馬歴史民俗資料館所蔵」

## 【1 朝鮮通信使関連資産のユネスコ記憶遺産登録に向けた日韓共同申請について】

### ○ユネスコ記憶遺産登録に向けた日韓共同申請とは

日韓国交正常化50周年を機に、朝鮮通信使の平和精神が未来にも伝えられなければならない人類の貴重な文化遺産であることを明らかにすることは、両国の友好を再確認するうえでも絶好の機会になると考えます。

朝鮮通信使に関わりのある16の自治体等が組織した朝鮮通信使縁地連絡協議会（縁地連）と、通信使の韓国側出港の地である釜山で組織され、通信使の顕彰を行っている釜山文化財団が協力してユネスコ記憶遺産登録に向けた準備を進めているところです。本県および釜山広域市においても、この動きを後押ししていきます。

日韓・韓日議員連盟は平成26年10月25日、ソウルにおける合同総会において、朝鮮通信使のユネスコ記憶遺産登録へ向けての連携について確認しています。朝鮮通信使は、冷え込んだ両国関係の修復のための素材としても認識されています。

また、本県をはじめ朝鮮通信使の通った道に位置する自治体にとっては、地域の貴重な宝を再認識し、日韓両国そして世界に向けてアピールする素材になるとともに、関連施設等の再整備などを通じて地域活性化につながる起爆剤となり得るものです。

このため、朝鮮通信使が日韓共通の歴史遺産であることを踏まえて、ユネスコ記憶遺産登録の早期実現のために、縁地連と釜山文化財団の取組について後押しすることを要望します。

## 【2 朝鮮通信使を活用した事業について】

### ○朝鮮通信使を活用した事業とは

日韓両国は、2015（平成27）年に国交正常化50周年の大きな節目を迎えますが、一方で、日韓両国の関係改善にはまだいくつかの課題が残されています。

日韓関係の友好関係再構築は、両国の成長・発展に寄与するのみならず、現在の北東アジア地域の秩序の安定にも資するものであり、朝鮮通信使の「誠信交隣」の精神を現代の日韓関係に甦らせることは極めて重要であると考えます。

このため、朝鮮通信使を活用した事業を平成28年度に国家的な事業として実施することを要望します。

具体的には、朝鮮通信使の歴史に大きな役割を果たした本県をはじめ、朝鮮通信使が通った都市等を会場として、日韓間の主要会議や国際シンポジウムを開催すること、また、通信使行列の再現や、青少年交流及び囲碁・書・舞踊・写真等の両国民が参加することができるイベントを開催すること、併せて、地域の振興に資する観光物産展等の実施などを通して、両国民の友好関係再構築に向けての機運醸成を図ることを提案します。

## 【3 海外観光客誘致の新たな視点としての「朝鮮通信使」のアピールについて】

### ○海外観光客誘致の新たな視点としての「朝鮮通信使」のアピールとは

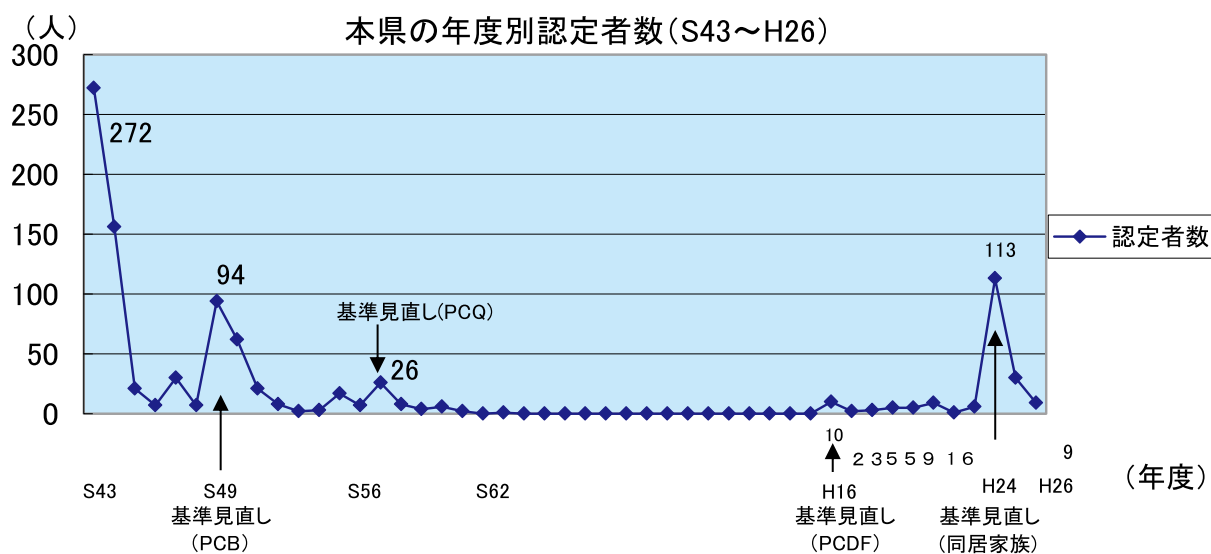
「訪日外国人3000万人プログラム」の早期実現を図るため、観光客誘致の新たな視点として「朝鮮通信使」をアピールし、日韓両国の相互交流の拡大などにつなげることを要望します。

## 44 カネミ油症被害者の救済について

【厚生労働省】

### 【提案・要望の具体的内容】

- 1 国が実施する油症患者健康実態調査の結果を踏まえ、カネミ油症が原因であると認められる疾患を客観的に評価して診断基準に加えるなど、基準の見直しを検討すること
- 2 患者の通院に要する交通費の支払いについて、患者が希望する支払方法となるよう検討すること
- 3 「カネミ油症患者に関する施策の総合的な推進に関する法律」に基づく支援策を実施するにあたり、地方公共団体の負担がないよう必要な人件費等の予算措置等を適切に講ずること



### 【1 診断基準の見直しについて】

#### ○診断基準の見直しとは

カネミ油症事件は、昭和43年に本県及び福岡県を中心に西日本の広い範囲で発生し、ダイオキシンやPCBなどが混入した米ぬか油を摂取した約1万4千人が健康被害を訴えた食中毒事件です。

平成24年9月、「カネミ油症患者に関する施策の総合的な推進に関する法律」（以下、「救済法」という。）が施行され、事件当時の同居家族で健康被害を受けた者が、家族内で認定結果が分かることのないよう、同年12月に油症診断基準の見直しが行われた結果、平成27年3月末時点の認定患者は、全国で2,276名、本県においては947名となっています。

また、新たな支援策として、認定患者には健康調査支援金の支給を伴う健康実態調査の実施や、原因企業から一時金が支給されるなど、救済法の施行により被害者が望んでいる恒久的な救済について大きく道が開かれました。

しかしながら、その一方で認定患者と同じ米ぬか油を摂取し、健康被害を訴えているにもかかわらず、家族内に認定患者がいない未認定者等については、救済法による支援の対象とならず、原因企業から一切の補償もなく、高齢化が進む中、医療費の負担も増大しており、さらなる被害者救済のため、診断基準の見直しを望みます。

【2 患者の通院に要する交通費の支払方法について】

○患者の通院に要する交通費とは

患者の通院に要する交通費については、カネミ倉庫（株）から支払われるものの、患者の立て替え払いが必要であり、また患者がカネミ倉庫（株）に請求しなければならないことから高齢者が多い患者にとって大きな負担になっています。

○患者が希望する支払方法とは

患者が希望する交通費の支払い方法について、カネミ倉庫（株）及び患者と協議する場を設け、現在の支払い制度の改善について検討していただくことを望みます。

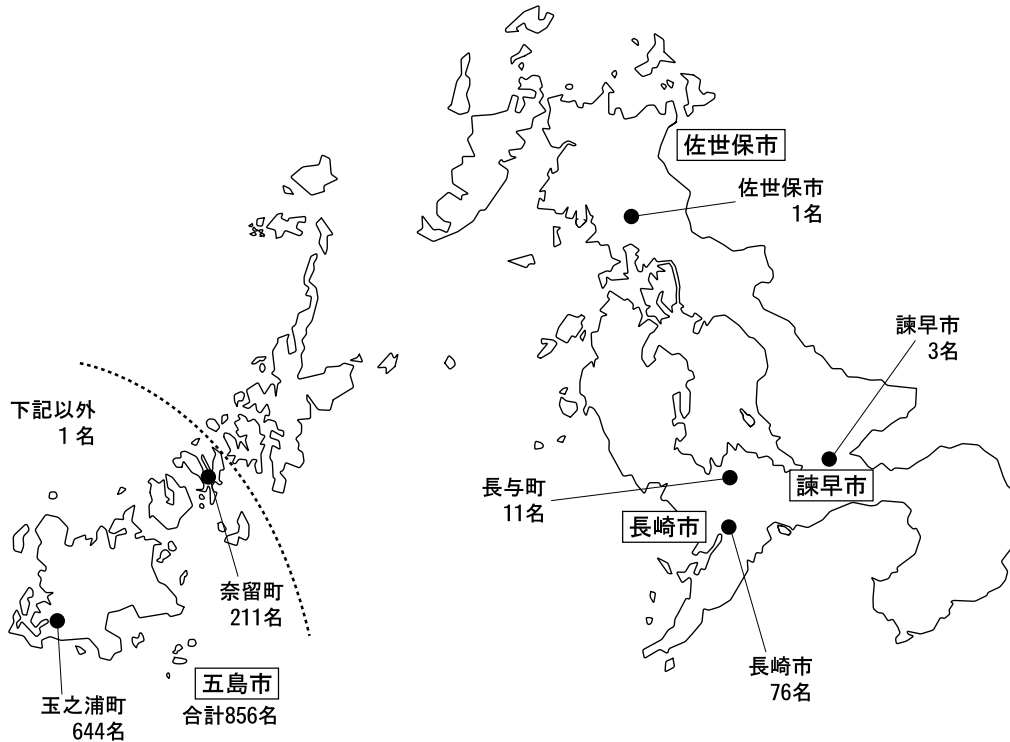
【3 法律に基づく支援策の実施について】

○地方公共団体の負担がないよう人件費等の予算措置等を適切に講ずることとは

救済法に基づく新たな支援策を実施するにあたり、国からの委託料は油症患者健康実態調査にかかる事務費だけとなっており、受託業務に見合った額となっていないため、支援（受託）事務に要する人件費等の本県の負担がないよう、適切な予算措置を講ずる等の配慮を望みます。

【参考】

長崎県におけるカネミ油症認定状況（平成27年3月末現在 947名）



全国および長崎県のカネミ油症被害状況（平成27年3月末現在）

	被害届出者数	認定患者数	生存認定患者数
全国	約14,000名	2,276名	1,580名
長崎県	約 1,400名 (全国比約 10%)	947名 (全国比約 42%)	687名 (全国比約 43%)
内 訳	五島地区 約 560 名 長崎地区 約 350 名 その他 約 490 名	H16.9 診断基準見直し前 754名認定 H16.9 診断基準見直し後 41名認定 H24.12 診断基準見直し後 152名認定	本県在住 468名 他県在住 215名 不 明 4名

※被害届出者数は、昭和44年7月1日現在